

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION DE COMISIONES

XLIIa. LEGISLATURA
Tercer Período

CARPETA Nº 627 de 1986

DISTRIBUIDO Nº 137 de 1987

COMISION DE HACIENDA
Integrada

SIN CORREGIR

Mayo de 1987

P L U N A

Persona Jurídica de Derecho Público no estatal, se transforma y se fija el Régimen Jurídico a que quedará sujeta

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión de fecha 25 de mayo de 1987

Preside : Señor Senador Dardo Ortiz (ad hoc)

Miembros : Señores Senadores Guillermo García Costa, Raumar Jude y Luis A. Senatore

Integrantes : Señores Senadores Reinaldo Gargano, Luis B. Pozzolo y Alfredo Traversoni

Asiste : Señor Senador A. Francisco Rodríguez Camusso

Invitados Especiales: Organización de Funcionarios de PLUNA: señores Presidente Roberto Mattos; Tesorero Dalmacio Suárez; Secretario de Propaganda Mario Coronel; Vocal Juan Díaz

Secretario: Señor Alfredo M. Alberti

25x

MAYO DE 1987.

MEMORANDO A LA COMISION DE HACIENDA DEL SENADO DE LA REPUBLICA

La Organización Funcionarios de PLUNA desea expresar ante esta Comisión las razones del rechazo al Proyecto de Ley presentado al Parlamento por el Poder Ejecutivo, transformando al Ente Autónomo PLUNA en una "Persona Jurídica de Derecho Público no Estatal". Este rechazo está basado en que --a nuestro entender-- dicho Proyecto lesiona la soberanía nacional, amenaza la fuente de trabajo y no soluciona los problemas de PLUNA, ya que éstos se deben a una mala administración y a la inexistencia de una política aeronáutica a nivel nacional.

Lesión a la Soberanía Nacional

Una empresa de aeronavegación no cumple sólo objetivos comerciales o industriales. Es también la comunicación por vía aérea de un país con el resto del mundo. Por consiguiente, a través de ella, una nación establece gran parte de sus relaciones diplomáticas y comerciales en lo que se refiere a su política exterior. De aquí se desprende que, si determinado país tiene una sola empresa de aeronavegación que cumpla un servicio internacional, ésta debe ser efectivamente nacional, para que el país tenga garantido que la forma de comunicación con las otras naciones, así como la política comercial aeronáutica, respondan a los grandes intereses nacionales y no a los intereses de particulares. En el caso de Uruguay, esto significa que su única aerolínea --PLUNA-- para que sea efectivamente nacional, debe ser estatal.

En efecto, este Proyecto permite el ingreso de capitales privados, lo que significa --dada la situación económico-financiera del país-- el ingreso de capitales extranjeros. Estos capitales pueden incluso ser mayores que los del Estado. Es decir, PLUNA se transformaría en una aerolínea de capitales mayoritariamente extranjeros, y --por lo que explicábamos antes-- ello supone dejar en manos extranjeras la política aerocomercial uruguaya y buena parte de su política de Relaciones Exteriores, al permitir (Artículo 2º, literal d) que la nueva PLUNA tenga derecho a "ser oída en los acuerdos de transporte internacional en que intervenga la República". Aquí está la clara lesión a la soberanía nacional.

25x

Esto mismo ya lo advertía en el año 1951, la Comisión de la Cámara de Diputados que estudió el Proyecto de Ley que, en aquella oportunidad, transformara a PLUNA Sociedad de Economía Mixta en Ente Autónomo. En un tramo del informe de dicha Comisión, se expresa:

"... si admitiéramos la intervención de una empresa privada, fuertemente subvencionada, en el cumplimiento de nuestros servicios aéreos, abriríamos la posibilidad de que el capital extranjero, y aun la soberanía extranjera, se infiltraran subrepticiamente en su seno. Contra ese peligro no hay contralores capaces de constituir una barrera suficientemente eficaz, pues el poderío económico tiene una fuerza osmótica superior a todas las defensas imaginables. La única barrera posible, en situaciones tan singulares desde el doble punto de vista geográfico y económico como la nuestra, es que sea el Estado, custodio supremo de la soberanía nacional, el que tome a su cargo los servicios".

En otro párrafo del citado informe, los señores Legisladores, advierten las intenciones reales que persigue el capital extranjero cuando se interesa en una aerolínea:

"Cuando PLUNA era una empresa privada, y sus dueños gestionaban la constitución de una Sociedad de Economía Mixta, hubo un momento en que un fuerte consorcio extranjero le ofreció por su exiguo activo sumas millonarias, inmensamente superiores a las que en definitiva pagó el Estado. Es que era algo más que los materiales constitutivos de ese activo lo que con aquellas sumas pretendía pagarse. Era, como decimos, el dominio de nuestro cielo".

Si admitiéramos por un momento (aunque más adelante demostraremos lo contrario) que, como afirma el Poder Ejecutivo, PLUNA fuese deficitaria, ¿cuál será entonces la razón para que varias empresas de grandes recursos se interesen en PLUNA? No podemos pensar que estas empresas se dediquen a la filantropía. Más bien, habrá que creer que es muy buen negocio manipular la soberanía aerocomercial y económica de un país. Ya conocemos un ejemplo de lo que pasa cuando el capital extranjero se apodera de nuestra soberanía. Durante la dictadura, operó en nuestro país, una aerolínea con nuestra bandera y con nombre muy telúrico: Aero Uruguay, que era en realidad una subsidiaria de la empresa luxemburguesa Cargo Lux.

25 x

Cuando la guerra de las Malvinas, esta aerolínea se dedicó a realizar contrabando clandestino de armas en favor de la dictadura argentina. El negocio debió ser muy lucrativo mientras fue efectivamente clandestino, pero las ganancias jamás llegaron a nuestro territorio. El problema fue cuando Inglaterra descubrió la tramoya. El avión de la multinacional quedó apresado en Inglaterra, sin embargo, la empresa que quedó apresada y tuvo luego que cerrar, fue la de nombre telúrico, que además, lucía una bandera con un sol y nueve franjas. Mientras nuestra bandera era repudiada en todo el mundo, en Luxemburgo, los dueños de Cargo Lux sumaban los dividendos de su tráfico pirata, prolijamente encubierto tras la fachada de nuestra soberanía nacional.

El Proyecto de Ley que presenta el Poder Ejecutivo, permite ampliamente este tipo de negocios modernos. Su artículo 6º posibilita que "debajo" de una "piedra" de nombre respetable se esconda cualquier "cangrejo". Debemos ser especialmente cuidadosos en el análisis de las posibles soluciones para PLUNA, no sea que un día nos despertemos con el Aeropuerto Internacional de Carrasco sin un solo avión de PLUNA y con el hangar desnudo. Recordemos que, como decían los representantes del pueblo uruguayo en 1951, contra el peligro de la infiltración subrepticia de capitales extranjeros "no hay contralores capaces de constituir una barrera suficientemente eficaz", a no ser "que sea el Estado, custodio supremo de la soberanía nacional", quien pilotee íntegramente no sólo a PLUNA, sino la política aerocomercial del Uruguay.

Amenaza a la Fuente de Trabajo

El artículo 17 del Proyecto indica que los funcionarios que no sean absorbidos por la nueva PLUNA serán redistribuidos o "podrán poner fin a la relación funcional". Este artículo es coherente con las declaraciones que sobre el futuro de los funcionarios, formularon diferentes representantes del Poder Ejecutivo y del Directorio de PLUNA. Parecería entonces, que cuando la nueva PLUNA se expanda gracias a los capitales extranajeros y abra nuevas líneas, esta expansión no se verá reflejada en la creación de nuevas fuentes de trabajo, sino, por el contrario, habrá personal excedente. Teniendo en cuenta por un instante esta insólita tesis, analicemos las únicas dos posibilidades para que esto ocurra: o bien el actual personal no tiene la capacitación que requiere la modernización de la aerolínea, o tiene tal exceso de

personal, que aun con el crecimiento que suponemos prevé el Poder Ejecutivo para la nueva PLUNA, seguirá sobrando mano de obra.

El personal de PLUNA es altamente calificado. Prueba de ello son los cursos a los que concurren periódicamente los trabajadores del Ente en el exterior. Y mejor prueba aún, los cursos que a su vez nuestro personal dicta tanto a funcionarios del Ente, como a funcionarios de empresas nacionales y extranjeras. No sólo los técnicos tienen alta capacitación, sino que en casi todas las áreas de la administración, el personal debe contar con específicos conocimientos aeronáuticos para desarrollar su trabajo. Esta es una realidad fácilmente demostrable, y los Directores de PLUNA lo han reconocido reiteradamente en la prensa, por lo cual el argumento de escasa capacitación no es válido.

Para invalidar el otro posible argumento (exceso de personal), nos remitiremos a las publicaciones oficiales de institutos aeronáuticos internacionales como: IATA, OACI, etc. De acuerdo a estas publicaciones y considerando como factor básico de densidad de personal, la cantidad de funcionarios por avión, sobre 49 de las más prestigiosas empresas de aeronavegación, PLUNA está dentro del 35% de aerolíneas con <u>menor</u> cantidad de funcionarios por avión. Pero si a esto agregamos que, a diferencia de estas aerolíneas, PLUNA ocupa su personal no sólo para atender su flota, sino que una parte del mismo atiende también a las empresas extranjeras que operan en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, tendremos que el porcentaje se reduce considerablemente.

Estas consideraciones demuestran que, en la actualidad, PLUNA está dentro de las compañías que tienen menos cantidad de personal en relación a su flota, y además el personal es altamente calificado. La pregunta, entonces, surge de inmediato: ¿por qué el programa de modernización de PLUNA insiste en redistribuir o sencillamente despedir a sus funcionarios? Creemos que esta es una pregunta que el Directorio de PLUNA y el Poder Ejecutivo deberán contestar a nuestros Representantes, los señores Legisladores.

El Caos dejado por la Dictadura

Antes de analizar las características de la actual administración de PLUNA, es de elemental justicia indicar en

tv.4

25 x

qué estado recibió al Ente Estatal el Directorio democrático.

PLUNA no podía ser una excepción dentro de la política nefasta que la dictadura impuso en el Uruguay. Así, durante los años de la intervención militar, PLUNA a través de sucesivas malas administraciones, fue perdiendo sus bienes. Cuando la Fuerza Aérea interviene PLUNA, nuestra aerolínea contaba con 3 aeronaves Vickers Viscount y un Boeing 737-100. En 1978, la intervención compra entonces 2 aeronaves Boeing 727 a más de 8 millones de dólares, y arrienda otro B-727 en varios miles, mientras deja caer en desuso los Vickers Viscounts. Al poco tiempo, en 1983, en asombrosa transacción vende los 2 Boeing 727 en menos de 4 millones, sin haber saldado aún la deuda por la compra. Luego, sin un previo estudio de mercado, la dictadura le da a PLUNA 3 flamantes Boeing 737-200, que pasan a engrosar la deuda externa uruguaya en más de 48 millones de dólares. Anteriormente, en 1981, se había arrendado a Aerolíneas Argentinas un Boeing 707, a efectos de iniciar la línea a Madrid. Dado el costo de ese arrendamiento, PLUNA pagó casi dos veces el valor del avión. También la dictadura inicia en julio de 1981 la línea a Curaçao, que se transforma en una insólita aventura que culmina 3 meses después, con pérdidas fabulosas.

Creemos que --aunque sumamente breve-- es ésta una representativa síntesis del desastre al que la intervención condenó a PLUNA. Como consecuencia, la actual administración hereda una empresa con balances deficitarios, con 3 Boeing 737-200 y uno 707 (arrendado), con los cuales se mantienen las líneas a Punta del Este, Buenos Aires, Porto Alegre, San Pablo, Río de Janeiro y Madrid.

<u>El Presente: Irresponsable Administración del Directorio</u>

A pocos días de asumir en sus funciones el Directorio de PLUNA, nuestro gremio le presentó sus propuestas de reactivación del Ente, propuestas concretas para levantar a PLUNA. Estas propuestas hablaban --entre otras cosas-- de estudiar la rentabilidad de las líneas existentes así como también de las posibles futuras líneas, de la explotación planificada del transporte de carga y correo aéreo, la explotación del Free Shop y Entreport, de una Auditoría y una Evaluación de Tareas. El Directorio de PLUNA no sólo no estudió estas propuestas, sino que a poco más de un mes de administración el Presidente, contador Conforte, viajaba a Australia para

posibilitar la asociación de PLUNA con una empresa doméstica privada de aquel país (AN SETT), exclamando que sólo con el ingreso de capitales extranjeros se salvaría a PLUNA. Ya esto es un síntoma de la irresponsabilidad con que el Directorio se ha manejado, sin propulsar planes propios, sin analizar nuestras propuestas ni las de los técnicos de PLUNA, se declaraba, por la vía de los hechos, la muerte de PLUNA, sin discutir su enfermedad y posibilidades de salvación. Es decir, ya a mediados de 1985, se condenaba a PLUNA a su desestatización como única salida, sin ningún estudio previo que demostrara la necesidad de ello. Pero no sólo con esta predisposición privatizante se ha caracterizado este Directorio. También creó, sin un profundo estudio, la línea a Santiago de Chile (Marzo/86) y reabrió la de Asunción del Paraguay (Mayo/86), dos líneas deficitarias que contribuyen con pérdidas para PLUNA. Por otro lado, en lo que respecta a gastos e inversiones --que decimos que se deben racionalizar y planificar-- aquéllos superan las previsiones y éstas casi nunca se cumplen. No se ha incentivado, en lo más mínimo, el transporte de carga ni el de correo; no se le concedió a PLUNA la explotación de Entreport y del Free Shop, reclamados por nuestra Organización y por el propio Directorio, y rechazado por el Poder Ejecutivo. Paradójicamente, el Proyecto de Ley presentado por el Poder Ejecutivo le concede sí a la nueva PLUNA --la de capitales extranjeros-- todo lo que la Organización Funcionarios de PLUNA reclama para el Beneficio del Ente Estatal y del país.

Nuestras Soluciones: Buena Administración, Necesidad de una Política Aeronáutica

Pese a todos estos males, la actual administración no ha cometido --por supuesto-- los desmanes de la administración anterior, lo que trajo como consecuencia que PLUNA tuviera un déficit de sólo 350 mil dólares en 1985, y en 1986 un superávit de 2 millones y medio de dólares. ¿Dónde está entonces la PLUNA deficitaria? PLUNA tiene posibilidades más que ciertas de ser una empresa rentable. Con una buena administración, no se hubiesen creado líneas deficitarias, ni se hubiesen gastado alrededor de 200 mil dólares para festejar su 50 aniversario, como ocurrió a fines de 1986.

Además, desde la asunción del Directorio democrático nuestra Organización ha manifestado su preocupación por la

necesidad en PLUNA de una acorde estructura orgánica, de una Gerencia General idónea en el área aeronáutica, etc. a efectos de un funcionamiento más dinámico en la administración. Sin embargo recién ahora (Mayo/87), a más de dos años de nuestros planteos, el Directorio aprueba una nueva Organización, a pesar que desde siempre el mismo ha criticado la falta de ejecutividad y de organización en PLUNA. Es importante señalar que, si bien es demasiado prematuro calificar de alguna forma esta nueva estructura, nos llama poderosamente la atención el momento de su aprobación y aplicación, coincidente con el tratamiento de este Proyecto de Ley en esta Comisión.

En otro orden de cosas, con una política aeronáutica que, impulsada desde el Gobierno, tuviera como cometido proteger a la aerolínea nacional --como se hace en todas partes del mundo-- se podrían explotar con grandes beneficios rubros en la actualidad mal explotados o sencillamente inexplotados. Con una política aeronáutica adecuada, PLUNA debería transportar por lo menos, la mitad de la carga que por vía aérea entra y sale del país, en lugar del 2,5% que transportó en 1985. Sólo con esta mejora, ingresarían en PLUNA alrededor de 15 millones de dólares anuales. Similar situación comprobamos en el transporte del correo aéreo, ya que PLUNA transporta una mínima parte del correo salido del país, cuando le correspondería la casi totalidad del transporte del mismo.

Además especificábamos el caso del Entreport y del Free Shop, sólo con este último PLUNA contaría con una ganancia neta anual superior al millón de dólares. Pero finalmente, lo más importante, es la política de Convenios que PLUNA puede llevar adelante sin dejar de ser estatal. Para entender esto cabalmente, es necesario primero explicar los beneficios a los que PLUNA tiene derecho por ser del Estado. Estos beneficios surgen de las llamadas "Cinco Libertades del Aire" fijadas en la Conferencia del Transporte Aéreo Internacional celebrada en la ciudad de Chicago en 1944. De esas 5 libertades, nos importa rescatar la quinta, que básicamente establece el derecho de un Estado a tomar pasajeros, carga y correo de otro Estado y transportarlo a un tercero. Esta libertad no se le concede a una aerolínea sino a un Estado. Este derecho sólo lo tiene una aerolínea cuando es la aerolínea "bandera". E incluso, no todas las aerolíneas "bandera" cuentan con este beneficio en todos los Estados, ya que el mismo depende de la calidad de las relaciones que dichos países mantengan, y también de que no signifique un perjuicio económico para alguna de las partes.

A manera de ejemplo, para registrar el caso de PLUNA, nuestra situación político-económica es la siguiente:

- Uruguay mantiene excelentes relaciones diplomáticas en todas partes del mundo. Ello le permite contar potencialmente con la quinta libertad en casi todos los estados;

- PLUNA es respetada, debido a su seriedad, prestigio y seguridad, por todas las empresas de aeronavegación;

- PLUNA no tiene una gran flota, por lo que no agrede a las grandes compañías aéreas con una peligrosa competencia.

Estas consideraciones nos llevan a una única conclusión, el mayor tesoro de PLUNA --más que sus aviones, sus equipos de mantenimiento y su capacitado personal-- son los derechos de reciprocidad con los que cuenta por la quinta libertad. Esto --sumado a las excelentes Relaciones Exteriores del Uruguay-- le ofrecen un mercado potencial extraordinario. Pero, ¿esta afirmación significa que debemos seguir siendo pobres para contar con este tesoro? por supuesto que no. Sería absurdo contentarse con una potencial riqueza. Pero la quinta libertad tan codiciada que nosotros tenemos, es la única razón para que haya aerolíneas interesadas en negociar con PLUNA. Lo que debemos analizar entonces, son los riesgos y las ventajas.

Si PLUNA se asociara con otra empresa, o simplemente permitiera la entrada de capitales, se podría llegar a perder la quinta libertad, al dejar de ser estatal. Al permitir que la política aeronáutica del país la fijaran particulares en lugar del Gobierno, los otros estados nos negarían la quinta libertad, y de nada valdrían los capitales que hubiesen, pues el Uruguay es un país con pocos habitantes y por lo tanto con pocos pasajeros, lo que implica depender de los pasajeros que se recojan en otros estados. Como ejemplo más que gráfico, del total de pasajeros que PLUNA transporta a Madrid, alrededor del 70% se toman en Buenos Aires y Río de Janeiro. Por otro lado, en el caso que los estados vecinos le mantuvieran a la nueva PLUNA la quinta libertad, analicemos qué sucedería si los capitales fueran tan fabulosamente grandes como se dice. Se tendría en poco tiempo un crecimiento exponencial y se transformaría en una empresa de competencia peligrosa dominada por capitales privados extranjeros. Evidentemente, la quinta libertad se restringiría como anteriormente.

tv.8

La PLUNA estatal puede realizar Convenios con todas las empresas del mundo. Estos pueden significar arrendamientos de aeronaves, explotación conjunta de líneas, canje de aeronaves por temporadas, etc. Es ésta la mejor manera de explotar la quinta libertad. Recibimos una aeronave sofisticada de una compañía "X": con ella abrimos una nueva línea --a Estados Unidos por ejemplo-- y la explotamos conjuntamente, repartiendo las ganancias. La empresa pone la tecnología (avión), nosotros, la quinta libertad sin que ello signifique extranjerizar a PLUNA, pues mantendríamos la identidad como Ente Estatal.

Estos Convenios tienen la ventaja, además, que se pueden realizar en forma simultánea. Es decir, que en lugar de atarnos a un único capital, como pretende el Poder Ejecutivo, podríamos desarrollar varios convenios con distintas empresas aéreas, manteniendo nuestra identidad. Es ésta y no otra la política aeronáutica que debe seguir PLUNA y nuestro país: y esta política no ha sido siquiera intentada. Por eso es que nosotros decimos que este Proyecto de Ley es, en el mejor de los casos, apresurado. Por esò los trabajadores de PLUNA, le reclamamos ahora a nuestros Representantes, al Poder Legislativo, que se le de, de una vez por todas, la oportunidad al Ente Estatal PLUNA.

ORGANIZACION FUNCIONARIOS DE PLUNA

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Desean agregar verbalmente algo más a este memorándum?

SEÑOR CORONEL.- ¿Me permite, señor Presidente?

En este planteo, que es breve pero claro, deseamos que los señores Senadores analicen en profundidad lo que para nosotros --y lo habrán observado en la exposición que ha formulado el Presidente del Sindicato, Roberto Mattos-- que nuestra primera preocupación está en la defensa de lo que es la soberanía nacional. En lo económico, las propuestas están allí planteadas observando, ademas, que en todo momento hemos formulado no solamente preocupación por el tema sino que hemos sugerido soluciones. También hemos solicitado una auditoría para saber exactamente en qué términos recibió el Directorio democrático esta administración y, en consecuencia, salir a partir de ese análisis con una real fotografía del porqué estamos como estamos y por qué tenemos razones para afirmar que Pluna es realmente viable dentro del Estado Nacional.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Su organización comprende a todo el personal tanto administrativo como técnico, pilotos y funcionarios de administración?

SEÑOR CORONEL.- Comprende casi la totalidad.

En Pluna existen, además, dos organizaciones: la de pilotos y la de comisarios de a bordo. La nuestra nuclea a casi la totalidad de los funcionarios de Pluna, tanto técnicos, administrativos como personal de a bordo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece recordar en el memorándum que ustedes señalan que Pluna figura entre las empresas que tiene menos personal en comparación con el número de aviones.

SEÑOR CORONEL.- Dentro de una cantidad de grandes empresas estamos comprendidos en un 35%.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aquí se nos ha informado algo que me parece contradictorio.

Se dice: "según una estadística sobre la relación pasajeros transportados-funcionarios hecha por la División Estadística de Pluna, este organismo transportó en 1986, 354 pasajeros por funcionario; en cambio, Panam transportó 531; la compañía australiana 614; la British Airlines 446; la Eastern 1.054;

la japonesa 712; LAP 858 y Lufthansa 418. Sólo hay dos compañías por debajo que son Air Marroc, que tiene algo más de cuatro mil funcionarios y Pakistán Air Lines. En las demás compañías la relación es muy superior a la que se da en Pluna. ¿Estos datos son aceptados por ustedes o son erróneos?

SEÑOR DIAZ.- A efectos de contestar la pregunta sería importante señalar dos precisiones.

En primer lugar, los datos sacados por nosotros están publicados en un manual titulado Estadística de Transporte Aéreo Mundial. Allí se publica tanto los pasajeros transportados, los distintos mercados, todas las aerolíneas afiliadas a IATA, la cantidad de pasajeros, cantidad de carga, número de funcionarios y, además, la utilización y cantidad de aviones.

La comparación hecha por la Sección Estadística se refiere a pasajeros transportados dividido entre cantidad de funcionarios. A esto tenemos que hacer un reparo bastante grande en el sentido de que la ocupación del avión no depende de la cantidad de gente que lo atienda sino de su capacidad. Todos sabemos que hay aviones de distinta capacidad y, en consecuencia, no podemos comparar aviones que tienen mayor posibilidad de transportar pasajeros con aquellos que no la tienen.

Nosotros tomamos en cuenta cantidad de funcionarios y número de aviones en funcionamiento de cada empresa. Pensamos que esta es la estadística más correcta.

No sé si en cierta medida queda contestada la pregunta formulada por el señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Disculpe mi ignorancia; pero, entonces, deduzco de sus palabras que se necesitan los mismos funcionarios para atender un avión pequeño que uno muy grande.

SEÑOR DIAZ.- Más o menos, señor Presidente.

Ello no tiene incidencia en la cantidad de pasajeros que transporte. Usted puede tener menos aviones y transportar menos pasajeros, porque la línea no es buena. O sea que no se puede comparar con la cantidad de gente que tiene la empresa. La captación de mercado no depende de la gente que está trabajando sino de la política de la empresa.

Por otra parte, en ese estudio que se realizó por la Sección Estadística --tenemos una copia-- no se toman en cuenta a muchas aerolíneas sino solamente a algunas. Se hace el estudio de diez compañías y no sabemos por qué no se tienen en consideración las demás. Nosotros hacemos un estudio de cincuenta compañías, reconocidas mundialmente de las cuales voy a mencionar algunas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Rogamos al señor Díaz que nos facilite ese manual a que ha hecho referencia.

SEÑOR DIAZ.- De estas cuarenta o cincuenta compañías voy a nombrar algunas: Aer Lingus, Aeroméxico, Air Canadá, Air France, Air New Zealand, Alitalia, American Airlines, Ansett Airlines, Avianca, British Airways, British Caledonian Airways, etcétera. Tomamos las compañías más representativas de todos los continentes. Repito que en ese estudio que se menciona sólo se tienen en cuenta diez, o sea, dos compañías por continente y la mayoría pertenecen a países industrializados y que tienen sistemas más computarizados que Pluna. En consecuencia, es muy difícil realizar comparaciones de ese tipo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Usted señalaba que una de las causas del deterioro de Pluna es la mala administración. ¿Eso está referido al actual Directorio o al anterior?

SEÑOR MATTOS.- Incluye también al actual Directorio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias.

SEÑOR MATTOS.- Lo que reclamamos es una buena administración, en el sentido de orientar estudios de mercados, de las líneas existentes y de las que podría haber en el futuro, cosa que no se ha hecho.

SEÑOR GARGANO.- Quisiera saber si la organización a la que ustedes representan comprende también a los técnicos, al personal de vuelo, es decir, pilotos y comisarios.

SEÑOR MATTOS.- En cuanto a ese personal navegante, queremos decir que representamos a una minoría.

SEÑOR CORONEL.- Deseamos señalar que la representación gremial que asumimos responde a más del 80% de los trabajadores de PLUNA.

sr.3

25x

En cuanto a la parte de tripulación --pilotos y comisarios-- éstos tienen lo que se llaman Asociaciones Profesionales.

Por consiguiente, la mayoría de los trabajadores organizados sindicalmente está integrando la Organización de Funcionarios de PLUNA.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si bien esta es la única delegación a la que hemos recibido, desearíamos saber si las otras dos organizaciones, que son más pequeñas, coinciden con lo que aquí se ha expuesto, es decir si han intercambiado ideas en cuanto al rechazo de este proyecto, o si ellas tienen otros puntos de vista.

SEÑOR CORONEL.- Puede haber puntos de coincidencia. Lo que sí debe remarcarse es que ambas posturas hablan de la necesidad, en grado fundamental, de defender la fuente de trabajo como elemento primario.

Lo que aquí estamos planteando es la atención y el otorgamiento de instrumentos a la organización del Ente que permita la recuperación cierta que pensamos puede tener PLUNA.

SEÑOR PRESIDENTE.- Concretamente, ¿hay personal excedentario en el Ente?

SEÑOR CORONEL.- Creemos que no.

SEÑOR MATTOS.- Hay un hecho a destacar, y es el siguiente.

El Presidente de PLUNA, contador Conforte, declaró a la prensa, a pocos días de asumir su cargo, que sobraban unos 300 funcionarios, pero en la práctica --y eso es fácil de demostrar-- desde que se ha iniciado el período democrático, se ha tomado gente para cumplir tareas en forma zafral, lo que estaría en contradicción por lo sostenido por aquél. O sea, que si realmente sobran funcionarios, la pregunta es por qué se contrata a más gente.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿En qué se basan para decir que las líneas a Chile y Paraguay no son viables?

SEÑOR MATTOS.- Principalmente en el transporte de pasajeros, porque en lo que hace a Asunción del Paraguay, ello no alcanza a cubrir los gastos de la línea; en cuanto a Chile, recién

iniciada la línea sucedió lo mismo. Hay que decir que no se ha efectuado un estudio concienzudo, a fondo, de la explotación del mercado para esa línea.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es de suponer que antes de implantar esa línea, el Directorio se habrá basado en algún informe técnico, elaborado por los propios funcionarios de PLUNA.

SEÑOR MATTOS.- Estimamos que sí, pero eso no nos garantiza que haya sido un estudio concienzudo del mercado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso implicaría que quienes elaboraron el informe no se esmeraron mucho en ello.

SEÑOR MATTOS.- Podríamos entenderlo así.

SEÑOR GARGANO.- El Presidente de la Asociación ha dicho que durante el ejercicio de este Directorio democrático se ha contratado personal. Quisiéramos saber si se pueden dar características del mismo, es decir, si es administrativo, técnico, de vuelo y también datos nuevos.

SEÑOR MATTOS.- A pesar de no tener con nosotros los números precisos, ellos se pueden obtener con sólo pedir informes a PLUNA.

En cuanto al personal, debemos decir que algunos han sido técnicos y otros se han contratado por períodos zafrales. Cabe destacar, inclusive, que en la última temporada de verano, se contrataron tres tripulaciones argentinas de pilotos y eso se pagó en dólares; por cierto que fue una suma bastante abultada.

Por otro lado, hay que señalar que también se ha tomado personal administrativo.

Todo esto demuestra falta de previsión y de planificación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Una de las razones que se han esgrimido en la consideración de este asunto es, por un lado, el estatuto y la condición de funcionarios públicos y, por otro, el hecho de que por ser un Ente estatal se producen dos clases de dificultades. Una de ellas es la imposibilidad de tomar decisiones rápidas, en cuanto, por ejemplo, a la sustitución de personal o a la declaración de cesante, trámite éste que todos

sabemos que puede durar años. Esto demuestra la poca agilidad que se tiene, máxime si se toma en cuenta la que tienen las empresas privadas, que disponen de otros recursos.

Otra dificultad, en el orden administrativo, es que para una adquisición de repuestos o reparaciones que deban hacerse en forma urgente hay que llamar a licitación y cumplir con todas las normas del Estado, y eso es incompatible con la rápida comercialización que debe tener la empresa.

Suponiendo que el Ente permaneciese con su carácter estatal, tal cual lo tiene ahora, ¿es posible pensar que él se rija por otras normas que le den esa agilidad de la que ahora carece, ya sea en cuanto al personal como a los gastos o licitaciones?

SEÑOR MATTOS.- Si en PLUNA existiera una buena administración, no dudamos de que, en cuanto al funcionamiento, sí habría agilidad. Debe tenerse en cuenta que el personal tiene que estar incentivado en cierta forma; que no vea que todo su esfuerzo cae en saco roto.

SEÑOR JUDE.- Deseo, simplemente, dejar una constancia y ella tiene que ver con manifestaciones hechas por el Directorio de PLUNA ante nosotros, y que ahora reiteran los representantes sindicales, en cuanto a que la línea a Paraguay es deficitaria.

Quiero poner de relieve que esta línea a Paraguay es una de las pocas que tiene PLUNA --tal vez no sea importante en lo que hace a los intereses del Ente, pero sí a las relaciones latinoamericanas, fundamentalmente con los países vecinos-- que determina la presencia en nuestro país de un turismo muy calificado. Si examináramos este tema con un sentido económico, llegaríamos a conclusiones que, de alguna manera, podrían afectar la eficiencia de las empresas, porque del punto de vista económico y del rentable, ésta no es una condicionante que determine el destino que se va a tomar. De acuerdo a los elementos de juicio que esta Comisión tiene en sus manos, aparentemente se trataría de una empresa deficitaria.

Queremos dejar claramente establecido que no compartimos, que no estamos de acuerdo con las argumentaciones expuestas, tanto por el Directorio como por los representantes obreros.

SEÑOR MATTOS.- Respecto a lo que señala el señor Senador, debe-

mos decir que si las cosas fueran así no tendríamos que hablar de déficit. Si establecemos una línea meramente por consideraciones políticas, estaríamos obviando la parte de beneficios. De manera que, luego no podríamos hablar de que PLUNA sea deficitaria. Por otro lado, si la empresa fuera particular, esa línea no existiría, porque ella no implantaría una línea hacia otro Estado simplemente por una razón política.

SEÑOR CORONEL.- Quisiéramos hacer una puntualización respecto a los objetivos que debe cumplir una empresa aeronáutica.

Decimos que la empresa es la relación con el mundo internacional, comercial, no sólo de pasaje, de carga y de correos, sino también que es el vínculo que tiene el país con otros Estados. Es así que deberíamos definir el objetivo que ella debe cumplir; es decir, si se trata meramente de una relación internacional o si también debe realizar --nosotros consideramos que sí-- tareas de índole económica. Ambos aspectos pueden reseñarse como la posibilidad cierta que tienen nuestros exportadores de contar con una compañía que habilite a menores costos el traslado de su mercadería, como así también los industriales que necesiten usufructuar de las bodegas con que hoy PLUNA no cuenta, pero pensamos que sí puede llegar a ello de existir simplemente un poco de voluntad.

Esa es una puntualización que nos interesaba marcar, porque de lo contrario nos estancaríamos en la discusión de si es deficitaria o no y tendríamos que buscar la razón, el por qué y los objetivos que el gobierno y el pueblo deben imponerse para con esa empresa estatal. Si bien hablamos de la comunicación, no debe dejar de mencionarse el hecho de que, a través de la carga, se obtiene un ingreso de por lo menos, dólares 15:000.000; y de que, por intermedio de los Free Shops ofrecidos a la empresa --y que se pretenden llevar adelante con este proyecto de ley-- se tendría una entrada neta del orden de U$S 1:000.000.

Eso está demostrando que en tanto haya una buena administración, la solución de PLUNA no pasa necesariamente por la privatización sino, reitero, por una buena administración y por los objetivos claros que la empresa y el Estado se impongan.

SEÑOR GARGANO.- Supongo que la captación de carga es libre en el Uruguay, es decir, que cualquier compañía puede hacerlo. Cabe pensar que existe para la empresa estatal el privilegio de disponer de determinado porcentaje de la carga que salga al exterior.

SEÑOR CORONEL.- Al comienzo de esta Administración, un equipo de técnicos de PLUNA estudió la posibilidad de que ese rubro no explotado pudiera convertirse efectivamente en realidad, mediante la búsqueda de mercados y el tipo de avión adecuado para ello.

Cuando todo eso estaba funcionando y el informe hecho con el aval de PLUNA, una compañía privada, Aero Uruguay, es habilitada para comenzar a trabajar con cargas en desmedro de los intereses de la compañía estatal.

Quiere decir que el Directorio había llegado, prácticamente, a la certeza de que había un rubro no explotado que era necesario cubrir. Pero luego nos encontramos con la sorpresa de que, a pesar de que se habían hecho los estudios pertinentes y habían viajado técnicos al exterior para ocuparse del problema, se le da la habilitación a una empresa privada en contra de lo que a nuestro juicio era lo más correcto.

Entonces, si se plantea el hecho de una empresa extranjera que se interesa en tomar a cargo una tarea, pero no crea fuentes de trabajo, por ejemplo, en el rubro "tripulantes", porque éstos no serían nacionales --además se le darían beneficios a esa nueva PLUNA que se le niega a la actual-- se abre una serie de interrogantes que sería interesante que fuera dilucidada por representantes de la soberanía popular. Nuestra organización no está capacitada para hacerlo, pero sí los señores legisladores.

Nosotros entendemos que una auditoría daría la posibilidad de obtener un panorama global de lo que está sucediendo en PLUNA.

SEÑOR POZZOLO.- Como desconozco la materia, quisiera saber si existe, a través de convenios internacionales, alguna obligación de reciprocidad en cuanto a la instalación de líneas aéreas. Por ejemplo, ¿está obligado Uruguay a instalar una línea que lo conecte con Paraguay, porque aquel país ya lo hizo con nosotros? Me interesaría, entonces, conocer la mecánica de instalación de una línea, o sea, si una línea se instala donde quiera, o si ello responde a convenios de carácter internacional.

SEÑOR MATTOS.- En realidad, tal compromiso no existe. Aquí llegan Air France, KLM y SAS, y nosotros no explotamos ninguna línea hacia los países de origen de esas aerolíneas. Si tuviéramos las posibilidades materiales y económicas, quizá correspondería una reciprocidad. Pero en realidad no habría que ir por el solo hecho de la reciprocidad, sino por una razón de conveniencia. No es necesario que nosotros tengamos que instalar una línea con Paraguay

mg.

por el hecho de que LAP venga a Montevideo. Si ellos quieren perder plata, allá ellos. Si para nosotros la línea no es rentable, no tenemos obligación de establecerla.

SEÑOR CORONEL.- La cuestión está en la voluntad de decisión y de objetivos que tenga el Estado.

A nuestro juicio, es necesario que se defina una política aeronáutica que beneficie los intereses nacionales. Ese es el objetivo que debe plantearse la empresa y el Estado. Solamente luego de un estudio cuidadoso, se podrá saber qué es lo más viable. Por ejemplo, si se planea ir a determinado lugar, habrá que realizar un estudio técnico acerca de las posibilidades de ese mercado, no sólo desde el punto de vista del pasaje, sino de las cargas. Los demás Estados no nos imponen ir a un punto u otro del planeta, sino que el país tiene la obligación de decidir hacia dónde y para qué se va.

SEÑOR POZZOLO.- El señor Mattos se refirió a Air France y a otras compañías extranjeras, y al respecto yo quiero saber qué pasaría si el Uruguay --porque lo considera rentable o por cualquier otra razón-- decidiera ir a Francia. ¿Lo puede hacer por simple decisión o necesita contar con la voluntad del Gobierno francés?

SEÑOR MATTOS.- Efectivamente, no basta con la decisión de la empresa de ir a un lugar, sino que los Gobiernos tienen la facultad de otorgar o no el permiso para ello. Al respecto voy a citar un ejemplo: en una reunión que mantuvimos, el señor Presidente de PLUNA, contador Conforte, nos informó sobre unas tratativas que tuvieron lugar en Roma, justamente para gestionar permisos con el objeto de que PLUNA pudiera ir a esa ciudad. Nos dijo que Alitalia no miraba con buenos ojos ese proyecto. Sin embargo, él pensaba que sería factible que el Estado italiano le otorgara a PLUNA ese permiso. El Estado italiano actuaría de esa forma porque PLUNA es un ente del Estado; si fuera una empresa particular, el Estado italiano, lógicamente, le daría protección a su empresa.

SEÑOR CORONEL.- Deseo hacer una reflexión sobre algo que se planteó el año pasado y que vale a título de ejemplo.

Los señores Legisladores recordarán el gran interés que la compañía australiana ANSETT demostró por comprar

PLUNA. Hay un detalle interesante a tener en cuenta, y es que, el Estado australiano no permite a ANSETT salir fuera de su jurisdicción porque le interesa proteger a su compañía estatal.

Si no recuerdo mal, el 30 de abril, en esta misma Comisión, el señor Presidente, contador Conforte, manifestó que una de las compañías que continuaba interesada en hacer negocios con PLUNA, era ANSETT. En realidad, lo que esta empresa estaba buscando, era cobijarse bajo nuestra bandera para así salir del continente australiano y competir con la empresa estatal australiana.

La empresa australiana que maneja a ANSETT es dueña de 80 publicaciones en el exterior, posee la cuarta cadena de televisión de Norteamérica, una red de televisión en Australia, y entre los grandes periódicos, el "Times" de Londres y el "New York Times" de Estados Unidos. O sea que, más allá de lo que podría ser el normal interés de una compañía aérea, se escondía el de un monopolio al que le interesaba salir fuera de las fronteras del Estado australiano, cobijándose bajo nuestra bandera nacional.

Además, en un informe se decía que, como las leyes nacionales no permitían echar fácilmente a los funcionarios de PLUNA, habría que organizar un estatuto con el objeto de tener las manos libres para disponer con qué gente podía quedarse. Seguramente esa gente sería muy poca porque PLUNA pasaría a ser algo así como una estación de servicio. Pero el propio informe de ANSETT manifestaba que el mantenimiento de los aviones se iba a realizar en el Aeropuerto Kennedy.

La gente de ANSETT se manifestó muy preocupada cuando nosotros denunciamos estas cosas con documentos en mano. Su representante en Buenos Aires dijo públicamente:"¿Cómo se atreven estos señores a denunciar esta situación? Lo primero que tenemos que hacer, si asumimos, es echar a todo el mundo".

Se trata de hechos que están documentados, señor Presidente. Sé que me he ido del tema central, pero creo que estas reflexiones valían a título de ejemplo porque ponen de manifiesto el interés de un monopolio internacional en utilizar la protección de una bandera nacional.

SEÑOR MATTOS.- ANSETT estuvo avalando la posibilidad de

explotación de PLUNA, y en un pasaje de su informe en cuanto a las condiciones en que puede estar PLUNA con respecto a otros países, se dice lo siguiente: "Francia.- No existe acuerdo bilateral entre los Gobiernos de Uruguay y Francia. El servicio de Air France a Montevideo opera sobre una base informal, aerolínea a aerolínea. Aunque el acuerdo del servicio aéreo está actualmente siendo negociado a nivel de las autoridades aeronáuticas estando pendiente su firma, se cree que la situación informal y vigente podría continuar en lo inmediato y que PLUNA no tendría dificultades en asegurarse derechos recíprocos en París, incluyendo derechos de quinta libertad europeos desde París a Madrid y viceversa."

Con esto quizá quede aclarada la inquietud del señor Senador Pozzolo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de los representantes de la Organización de Funcionarios de PLUNA, así como los informes brindados que serán muy valiosos para nuestro estudio.

SEÑOR MATTOS.- Agradecemos a los miembros de la Comisión por habernos recibido.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Así se hace a la hora 11 y 45 minutos)

mg.4.